

クルマ社会 を問い直す

http://toinaosu.org/
e-mail:toinaosu@red.zero.jp



発行：クルマ社会を問い直す会
代表：榊原茂典
連絡先：〒167-0023
東京都杉並区上井草2-29-13
榊原茂典
Tel & Fax 03-3396-1523
編集：足立礼子、林 裕之、
榊原茂典、富田悦哉
郵便振替口座：00140-7-39161
加入者名：クルマ社会を問い直す会
年会費：1口2,000円 複数口歓迎

81

2015年9月30日発行
(年4回発行)
一部400円(送料含)



狭い道に駐車違反。歩行者はどこを通れば良いのでしょうか。とにかくクルマが多すぎます。(撮影場所：東京都練馬区、撮影と文：S生)
※画像は一部加工してあります。

会のめざすもの

クルマ優先でなく人優先の社会へ
安全に道を歩きたい
排気ガス、クルマ騒音のない生活を
公共交通、自転車は私たちの足
守ろう地球
減らそうクルマ、増やそう子どもの遊び道

目次

- 地域の団体の活動 小樽飲酒ひき逃げ事件、札幌地裁判決は危険運転罪・懲役22年 (前田敏章) 2

- 投稿
 - ドライバーさんの紳士度に期待 (木村孝子) 9
 - 「自転車の歩道通行可」のカラクリを考える (富田悦哉) 10
 - 歩道橋・横断地下道について (野村民夫) 12

- ブログ記事再録 「クルマは原始的な道具だと思いませんか」(トロント生) 19
- おすすめ書籍の紹介
 - 『寝台列車復活論—寝台夜行列車の存続・活性化に向けての提言』(堀内重人著) 22
 - 『地域再生の戦略—「交通まちづくり」というアプローチ』(宇都宮浄人著) 23
- メッセージ・案内ほか
 - 代表より...25/事務局より...26/会計より他、原稿募集案内...27/案内板...28

小樽飲酒ひき逃げ事件、札幌地裁判決は 危険運転罪・懲役22年

前田敏章(北海道交通事故被害者の会 代表)

昨年(2014年)7月13日に起きた小樽飲酒ひき逃げ事件(3人死亡1人重傷)ですが、全国の皆様からの熱いご支援もあり、札幌地裁(佐伯恒治裁判長)は本年7月9日、海津雅英被告に対し、危険運転致死傷罪での懲役22年^{*1}(求刑も懲役22年)という極めて貴重な判決を言い渡しました(報道記事は資料1、判決要旨は資料2)。

本事件については、危険運転罪への訴因変更を求める要請署名のとりくみ等を本誌77~79号に掲載させていただきましたので、その結果である一審判決の概要と意義について報告致します。

なお、この報告を書いている最中の7月23日、海津被告は危険運転罪適用を不服とし札幌高裁に控訴しました^{*2}。まさに言語道断です。被告が法廷で述べた反省の弁は口先だけであったことを改めて示すことになりました。

※1：なお、適用条項は自動車運転処罰法第2条(危険運転致死傷)の1項「アルコール又は薬物の影響により正常な運転が困難な状態で自動車を走行させる行為」(最高懲役20年)ですが、道交法違反(ひき逃げ)との併合罪で最高懲役は30年となります。

※2：被告は控訴しましたが、法廷では「直接の事故原因はスマートフォンを見ながらの脇見運転。過失致死傷罪にとどまる」と主張していました。

ポイントの危険運転致死傷罪の成立について、裁判長は「15~20秒もの間、スマートフォンの画面を注視し続ける運転態様は危険極まりなく、(飲酒の影響によって)正常な運転が困難な状態にあったことは明らか」「著しい注意力の減退や判断力の鈍麻は酒の影響によるものとしか考えられない」などと、福岡事件の最高裁決定を踏まえ鋭く明快に断じました。

さらに裁判長は、被告の「普段から運転中にスマホを使っており、酒の影響は無かった」な

どという言い逃れについて、「(そう考えているなら)運転とは名ばかりの行為を運転と言うに等しく、常軌を逸している」と一刀両断。量刑についても「アルコールの影響による危険運転の類型の中で、これまでの例を相当上回る重みがあるし、ひき逃げまでしている」として、情状酌量の余地なく求刑通りの22年としました。

判決について北海道新聞は、神元隆賢・北海学園大学法学部准教授(刑法)の「市民の飲酒運転に対する厳しい感覚が反映された判決で、危険運転致死傷罪の適用は妥当な判断だ。福岡市で幼児3人が死亡した飲酒ひき逃げ事件と比べても、被告がよそ見をしていた時間は倍以上に長く、呼気中のアルコール濃度も高い。死者3人以上の危険運転致死傷事件の量刑はこれまで、道交法違反などとの併合罪(最高刑・懲役30年)であっても、危険運転致死傷罪の法定刑の上限に近い懲役18~20年に集中していた。今回の判決では、懲役20年を超える量刑も妥当と示された。飲酒運転重罰化の流れは強まるだろう」(2015年7月10日付)との評価を紹介していますが、貴重です。

ご家族は安堵と感謝の記者会見

6月29日~7月3日、裁判員裁判で集中審理が行われた過酷な5日間、被害4家族は心一つに力を合わせて被告側と対峙しました。それだけに、判決要旨を聞く被害ご家族のほっとした表情が印象的でした。

判決後の記者会見には4家族7人が並び、しっかりと口調で「数多くの署名やお手紙を添えていただいた方々のおかげで訴因変更が出来、ここまで来た。良き結果を(亡き)娘に報告したい」(原野さん)。「遺族の会の方など皆様に

はお世話になった。私たちのような思いをする人が少しでも減ってほしい」(石崎さん)。「(被告人質問をしたことで)悔しかったであろう娘の思いも伝えられて良かった。もう二度と私たちのような悲しい辛い思いをすることのない世の中にして欲しい」(瓦さん)。「ほっとしている。今回の判決が(重傷を負った)娘の心を少しでも癒してくれれば良い」(中村さん)などと、一瞬の安堵の気持ちを述べました。

会見では、意見陳述作成など寄り添って励まし支援してきた高石洋子さんが「被害ご家族の皆さんは、どんな重い量刑でも心は癒されません。娘さんに会いたいと言う思いで一生苦しみの中で生きて行きます。笑顔でお話をされている様子を見ることもあるでしょう。でも、それはほんの一瞬の現実逃避にすぎません。1人になれば泣いているのです。そのことをどうかご理解いただきたいです」などと被害ご家族の心情を代弁しました。

また、前田からは「7・13小樽飲酒ひき逃げ事件被害者等連絡会」としての声明文(資料3)を読みあげる形で、昨年夏以来の要請署名活動に協力頂いた方へのお礼も含めコメントしました。

被告人質問と意見陳述が 法廷に真実をもたらす ～被害者参加制度の意義を再確認～

本報告の中で、小樽事件の被害4家族が被害者参加制度をフルに活用して、被告人への直接質問を4家族全員で行うなど、被告の言い逃れと不実の供述に毅然と対峙し、法廷が不実・不正義の場となることを許さなかったという内容も詳述したかったのですが、あまりに長大な報告となりますので割愛させていただき、被告人質問の様子を報じた新聞紙面(資料4)の紹介にとどめます。

なお、裁判官・裁判員はじめ傍聴者に深い感銘を与えた被害4家族の意見陳述は、その全文が翌日の地元紙に2ページ全面を割いて掲載され、多くの道民の共感を呼びました。私のホームページ「交通死、遺された親の叫び」(「交通死」で検索)に全文をアップしておりますので

非お読み下さい。

全国の皆様のご支援は大きな支えでした

昨年8月以来、訴因変更の要請署名活動を支えていただいた問い直す会の皆様はじめ全国からのご支援に改めてお礼を述べます。当初から大義と正義はこちらにあるという確信はありましたが、力強い支援が無ければやり通すことは出来ませんでした。

記者会見で、ご遺族の原野和則さんが、「昨年の8月21日、札幌市街頭での署名活動の場に行き、自然と涙が出てきた。私どものためになぜこういうことをしてもらえるのか?と思った。署名を集め始めると手ごたえがあった。みんな『おかしい』と言っていた。被害者にとって不利な判決が多い。被害者が声を挙げなければ誰もサポートしてくれない。北海道の交通犯罪被害者遺族に会えて、本当に感謝している」と発言され、私も胸にこみ上げるものを感じました。

1年前を振り返ると、7月13日の事件発生後、札幌地検が「脇見運転」で起訴したのが8月4日。(飲酒ひき逃げ被害遺族の)高石さんとともに訴因変更をさせねばと一念発起し、(被害者の会でいつもお世話になっている)青野渉弁護士の助力も受け地検への要請文と署名用紙を作成、記者さんを通して被害ご家族との連絡待ちであったのが8月10日。高石さんに被害ご家族の石崎さんから「(過失運転での起訴には)納得してないのです。私たちに出来ることがあるのでしょうか」との連絡が入ったのが8月14日。原野さん宅へ高石さんと前田で訪ね、「連絡会」の取り組み方針を固めたのが8月17日、そして20日の地検への要請と記者発表、21日の第1回街頭署名、そこから全国の皆さんの暖かい支援で署名が全国に広がり、9月24日の最高検察庁への上申書提出を契機に、10月24日ついに危険運転での起訴を勝ち取ったのです。その時、計6次にわたって地検に提出した署名総数は、77,858筆に達していました。

根深い刑事司法の不正義

感慨深い1年前の経過ですが、この経過と7月9日の判決から、皆さんには、改めて、あま

りにも市井の正義とかけ離れた刑事司法の実態を知っていただきたいのです。なぜ、被害の当事者がここまでしなければならなかったのかと。

私は今でも札幌地検がなぜ当初から危険運転罪での起訴をしなかったのかという疑念が払しょくできません。2011年10月31日、一審の不当判決から5年を費やした福岡事件の最高裁決定※に従うと、次の比較表からも、小樽事件が危

険運転罪2条1項に該当することは当然のこととして判断できるはずで、この種の事件が(最高裁決定後も)なお脇見と判断される余地を残すのであれば、危険運転罪の存在意義自体が問われます。(この表で、当初からの容疑事実が変更されたのは飲酒時間と脇見時間ですが、大勢に影響はありません。)

	〈福岡事件〉	〈小樽事件〉
飲酒時間	18時～22時半	4時半～12時過ぎまで7時間半近く(当初の捜査では、4時半から徹夜で約12時間)
飲酒検知	0.25～0.3mg	0.5～0.6mg(酒気帯び基準の3倍以上)
道路状況	幹線道、歩道あり	幅4.7m 歩道・中央線なし
衝突時の速度	時速100キロ	時速50～60キロ
前方不注意	約8秒間脇見。1秒前にブレーキ	15～20秒間スマホ操作(当初の捜査では7～8秒)。衝突まで気づかず
事故後	救護せず、逃げて水を飲む	救護せず、コンビニまで逃げて買物

※福岡事件の最高裁決定:「アルコールの影響により正常な運転が困難な状態」の判断基準のうち、最高裁が重視しているのは、何よりも「事故態様が正常な状態にある運転者では通常考え難い異常なものかどうか」という点であり「直接の過失が脇見であること」は、「アルコールの影響により正常な運転が困難な状態」を否定する理由とはならないということです。

7月9日の判決の日、昨夏以来継続して本事件を追ったTV局が視聴者からの声を紹介していましたが、「飲酒運転をして事故を起こした時は、飲酒の程度にかかわらず危険運転を適用すべき」「飲酒運転をした者は即免許を没収すべき」などという率直な市民の意見は是非具体化されなくてはなりません。

刑事司法もクルマ優先社会ももっともっと変わらなくては、悲惨な被害と被害後の理不尽な対応を根絶することは出来ません。まずは、福岡事件最高裁決定に続く今回の札幌地裁判決によって、これが判例として真に生かされ、今後の危険運転罪の運用が適正に改められることを切望します。

勿論、言語道断である被告の控訴は、札幌高裁によって公正に棄却されるものと確信しています。

砂川事件など続発する飲酒運転被害 根絶条例制定に全力

私たち被害者は、「犠牲を無にしないで欲しい」「こんな悲しい思いは私たちが終わりにして欲しい」という切なる願いを共通に持ちますが、しかし、願い空しく、悲惨な事件は止む気配がありません。

小樽事件を繰り返すなど、飲酒運転のない北海道をめざし、道条例制定を求めるシンポジウムを6月7日に共催(主催は北大などの学生組織)していたのですが、その時に報じられていたのが6月6日の砂川市で起きた飲酒ひき逃げ事件でした。何と、2台の車両の加害者(その後の捜査で「共謀」と判断されています)は、直前まで居酒屋で飲酒した上、国道をレースまがいに時速135～150キロで暴走させ、相次いで交差点に進入、1台目の車が赤信号を無視して永桶さん一家の5人が乗った車に衝突しました。2台目の車も信号無視で、現場に放り出された高校生の長男を1.5キロにわたって引きずり、死亡させました。結果、高校生の長女と長男を含む4人が死亡、中学生の二女は今も意識不明の重体という、まさにクルマを凶器とした「無差別殺人」的重大事件となり、加害者2名は危険運転致死傷罪で起訴されています。

私たちは、小樽事件に続く悪質重大事件の続

発に胸を痛めながら、飲酒運転を一層深刻な社会問題ととらえ、しないはもちろん、「させない」「許さない」ために、福岡県のとりくみにならって、実効性のある総合的な飲酒運転根絶条例制定をめざし必死の活動を続けています。詳細は

後日また報告させていただきます(これまでの取り組みについて、前記前田のホームページ「交通死、遺された親の叫び」を参照下さい)。

(北海道札幌市在住)

【資料1】 北海道新聞2015年7月10日(1面)

危険運転適用 懲役22年



判決骨子

- 危険運転致死傷罪が成立する
- 運転開始直前も酒の影響による体調の変化を自覚するほどの酔いが残っていた
- 15～20秒もの間、スマートフォンを注視し続ける運転態様は危険極まりなく、正常な運転が困難な状態にあったことは明らか
- 著しい注意力の減退や判断力の鈍麻は酒の影響によるとしか考えられない
- 酒の影響による危険運転の類型の中で、過去の例を相当上回る重みがある

札幌地裁判決

小樽市籍の女性4人が死傷した飲酒ひき逃げ事件で、自動車運転処罰法違反(危険運転致死傷)などの罪に問われた無罪判決を受けた被告(32)の裁判員裁判判決が9日、札幌地裁であった。佐伯恒治裁判長は「酒の影響で正常な運転が困難な状態だったことは明らか」として危険運転致死傷罪の成立を認め、海津被告に求刑通り懲役22年を言い渡した。

(判決骨子5面 関連記事36、37面)

小樽ひき逃げ「酒が原因明白」



海津雅英被告

危険運転致死傷罪が成立するかどうかで争われた。判決理由で佐伯裁判長は「一時速50～60で車を走行させたが、スマートフォンを見るため、15～20秒も下を向いていた」と認定。「もともとレベルを高くはるかに超え危険な行動。正常な注意力と判断力のある運転者なら到底考えられない」とし、事故原因は被告の酒酔いによるものであり、酒の影響が大きいと認め、海津被告に懲役22年を言い渡した。

被告は「スマートフォンを元からの運転に切り替えるのが困難な状態ではなかった」「酔いもスマートフォンを元からの運転に切り替えるのが困難な状態ではなかった」と主張し、海津被告も「飲酒の影響は認められなかった」と主張し、懲役22年を言い渡した。

佐伯裁判長は「酒の影響による危険運転の類型の中で、過去の例を相当上回る重みがある」として、被告に懲役22年を言い渡した。

危険運転致死傷罪が成立するかどうかで争われた。判決理由で佐伯裁判長は「一時速50～60で車を走行させたが、スマートフォンを見るため、15～20秒も下を向いていた」と認定。「もともとレベルを高くはるかに超え危険な行動。正常な注意力と判断力のある運転者なら到底考えられない」とし、事故原因は被告の酒酔いによるものであり、酒の影響が大きいと認め、海津被告に懲役22年を言い渡した。

被告は「スマートフォンを元からの運転に切り替えるのが困難な状態ではなかった」「酔いもスマートフォンを元からの運転に切り替えるのが困難な状態ではなかった」と主張し、海津被告も「飲酒の影響は認められなかった」と主張し、懲役22年を言い渡した。

佐伯裁判長は「酒の影響による危険運転の類型の中で、過去の例を相当上回る重みがある」として、被告に懲役22年を言い渡した。

判決後、記者会見する海津被告(左)と佐伯裁判長(右)。

被告は「スマートフォンを元からの運転に切り替えるのが困難な状態ではなかった」「酔いもスマートフォンを元からの運転に切り替えるのが困難な状態ではなかった」と主張し、海津被告も「飲酒の影響は認められなかった」と主張し、懲役22年を言い渡した。

佐伯裁判長は「酒の影響による危険運転の類型の中で、過去の例を相当上回る重みがある」として、被告に懲役22年を言い渡した。

被告は「スマートフォンを元からの運転に切り替えるのが困難な状態ではなかった」「酔いもスマートフォンを元からの運転に切り替えるのが困難な状態ではなかった」と主張し、海津被告も「飲酒の影響は認められなかった」と主張し、懲役22年を言い渡した。

佐伯裁判長は「酒の影響による危険運転の類型の中で、過去の例を相当上回る重みがある」として、被告に懲役22年を言い渡した。

危険運転の類型の中で、これまでの例を相当上回る重みがある」と認めた。

判決によると、海津被告は昨年7月13日午後4時半ごろ、おたるドライブインに進入する市道で、アルコールの影響により前方法規が困難な状態で車を運転し、歩行中の女性4人をひき逃げ、そのまま逃走、石路里枝さん(当時29)、原野さくらさん(同30)、原野沙耶佳さん(同29)を死亡させた。中村素津子さんが重傷を負った。

判決後、被告家族が札幌市内で記者会見した。

【資料2】

小樽飲酒ひき逃げ判決(要旨)

【危険運転致死傷罪の成立を認めた理由】

被告は事故前日から睡眠をとらず、当日の午前4時30分ごろから正午すぎまでの7時間半近く、つまみを口にすることなく、分かっているだけでも生ビール中ジョッキ4杯、缶酎ハイ4、5缶、焼酎のお茶割り1杯を断続的に飲み続け、完全に酔いつぶれた。

2時間程度寝込んだ後も海の家(ちゅうぼう)に全裸で入るなど、第三者から見ても、まだ酒が残っているとうかがわれる行動をとっている。運転開始直前でも「まだ二日酔いのような状態で体がだるく、目もしょぼしょぼしていた」というのだから、酒の影響による体調の変化を自覚するほどの酔いが残っていたと認められる。

現に事故から44分後に呼気1リットル当たり0.55ミリグラムのアルコールが検出されたほか、警察官の事情聴取中にうとうとしたり、逃走経路を正しく案内できなかった。

現場の直線道路に入ってから衝突地点までは約44メートル。被告が立ち会った実況見分によると、約160メートル手前から被害者らを人として認識可能だった。被告は時速50～60キロで車を進行させ、被害者4人を次々とはね飛ばした。

被告は直線道路に入って3、4秒後にズボンのポケットからスマートフォンを取り出した。途中で2回顔を上げたというものの、被告人質問で再現した動作を見る限り、単に顔を上げただけで前方確認とは到底言えない。ほぼ画面だけを見続けるような運転だった。被告の証言を基に計算すると、画面を見続けていた時間は15～20秒となる。

そもそも時速50～60キロで車を走行させながら、15～20秒も下を向き続ける運転態様自体が、「よそ見」というレベルをはるかに超える危険極

まりない行動だ。自殺行為に等しく、正常な注意力や判断力のある運転者であれば到底考えられない。正常な運転が困難な状態にあったことが客観的に見て明らかだ。

異常な運転は、表面的にはスマホの操作によるものだが、注意力や判断力をほぼゼロに等しいくらいに失っていたからにはほかならない。被告は歩行者が通ることもあると分かっていたのに、歩行者の確認について全く意識すらしていなかった。単なる油断では説明が付かない著しい注意力の減退や判断力の鈍麻は、常識的に見て酒の影響によるものとは考えられない。

被告は「酒が残ってなくても今回の事故を起こしていた」と述べるが、あれだけの運転をしながら、何の根拠で酒の影響が全くないと言い切れるのか理解に苦しむ。アルコールの影響で正常な運転が困難な状態で車を走行させ、人を死傷させたことは明らかだ。酒による体の変調を自覚し、危険な行為も余すところなく認識しているのだから、故意も問題なく認められる。

なお、被告は「普段もスマホを操作しながら運転することがあった」とも述べている。仮に被告が今も普段のよそ見と同じと考えているなら、運転とは名ばかりの行為を運転と言うに等しく、常軌を逸している。

【刑を決めた理由】

高校時代からの仲良し4人組だった被害女性らは海水浴を楽しんだ後、危険運転の犠牲となった。被害者や遺族の思いは、このような悲惨な事故がいかにも多くの人の人生を狂わせ、どれだけ時間がたっても癒やすことができない深い傷を与えるものかを物語る。

今回の事件は、アルコールの影響による危険運転の類型の中で、これまでの例を相当上回る重みがあると考えられるし、ひき逃げまでしている。被告が謝罪していることなどを考えても、懲役22年が相当だ。(北海道新聞2015年7月10日5面より)

札幌地裁判決について(声明)

平成27年7月9日

7・13 小樽飲酒ひき逃げ事件被害者等連絡会

石崎 孝(被害者遺族)

瓦 明子(被害者遺族)

原野 和則(被害者遺族)

中村 清春(被害者家族)

高石 洋子(飲酒・ひき逃げ事犯に厳罰を求める遺族・関係者全国連絡協議会 共同代表)

前田 敏章(北海道交通事故被害者の会 代表)

(札幌地検が当初は過失運転致死傷罪で起訴したため、危険運転罪への訴因変更を求めて、要請・署名活動を行った「連絡会」として)本日の判決で、危険運転罪の主旨と福岡事件の最高裁決定※が正しく生かされることとなり、先ずは、ほっと安堵しております。裁判長はじめ裁判員の方が下した厳正な判断に敬意を表します。

※福岡事件の最高裁決定:「アルコールの影響により正常な運転が困難な状態」の判断基準のうち、最高裁が重視しているのは、何よりも「事故態様が正常な状態にある運転者では通常考え難い異常なものかどうか」という点であり「直接の過失が協見であること」は、「アルコールの影響により正常な運転が困難な状態」を否定する理由とはならないということです。

改めまして、昨秋(8月末から10月にかけて)、道内はもちろん全国から、7万7千筆(77,858筆)もの署名に託して寄せられたご支援に、感謝を込めて報告させていただきます。

願うことは、本事件の犠牲を無にせず、今後の刑事司法においても、命の重みに見合う厳正な処罰であって欲しいということ、および、この様な悲劇は二度と再び繰り返してはならないということです。

そうになってこそ、被害ご家族は当事者である娘さんたちに「報告」ができるのだと思います。

もちろん、本件被告は、この上さらに被害家族を苦しめることのないよう、控訴せず、直ちに真摯に、犯した罪の重大さと向き合うべきであります。

以上

低気圧の影響で一日中雨が降り続けました。夕方になって一層強い雨となりました(4月)。あたりはすっかり暗い。人々は家路を急ぎます。歩行者の私は狭い路地で2台の乗用車と遭遇(図を参照のこと)。A車は左折しようとはしますが、B車が来たので進めず、一旦停車。B車は右折しようとはします。人なら難なく進めますが、クルマにとっては難行です。B車を通すためA車はバックしました。B車はやっと矢印の方へ進むことができました。

A車、B車の道路上のあいさつが見たくて、私は雨の中立ち止まり、見守っていました。ドライバーではない(常に歩行者の)私の“勘”から言うと、この場合バックして自分の通る道を提供してくれたA車に(そうしないと双方進めないとはいえ)、感謝の気持ちをB車が表すのは当然と思ってしまう。ちがいますか？しかし、クルマ社会の中ではこんなあたり前なのですか？B車は感謝のクラクションを鳴らすこともなく暗い道を行ってしまいました。A車も黙って発車(A車のドライバー、少し不満が残ったのでは?)。

歩行者の私サイドの感覚ですが、ドライバー同士の優しい対応が見られず、残念な気持ちで私はその場を去りました。ドライバーの紳士度に私は期待しすぎですか？しかし、ドライバーのみなさんはお互い無事に通過できたのだからよしとしよう、クラクションを鳴らすなどとい

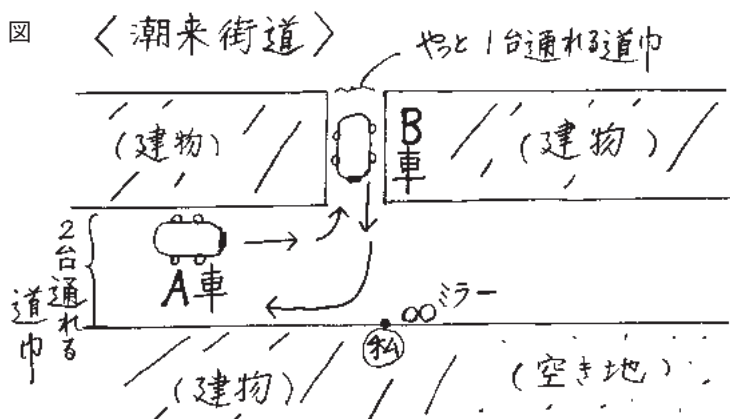
う不要なことはやめようというお考えですか。過酷なクルマ社会、ドライバーさんは優しい気持ちなど捨て去って運転しているのですか。ドライバーさん同士、相手の気持ちを気づかう思いが共有できたら、もっと世の中が優しくなるのではと、心の余裕に期待したいと思います。

(追伸)

◎この一文を書いてしばらくして「ドライバーがクラクションをやたらに鳴らすのは道路交通法違反」であることを知りました。「やたら」の程度について市警察の交通課に電話で問い合わせました。「ドライバーが感謝の気持ちをそっと鳴らすのは“やたら”とは言わない。違反ではない」との返事でした。

知人のタクシードライバーにも電話で問い合わせました。「クラクションをやたらに鳴らすのは確かに違反。しかし、次のような場合もある。職業上、狭い路地に入り込むことも多いが、そのとき歩行者がタクシーのためによけて道をあけることがある。よけた歩行者に対してドライバーがなんの反応も示さないと違和感を持ち、タクシー会社に文句の電話をかけてくる歩行者もある」とのことです(細い道でクルマを通すため、私がわきに寄ったとき、ドライバーの優しい感謝のクラクションを聞いて、私は心が和んだことがあります)。

(茨城県竜ヶ崎市在住)



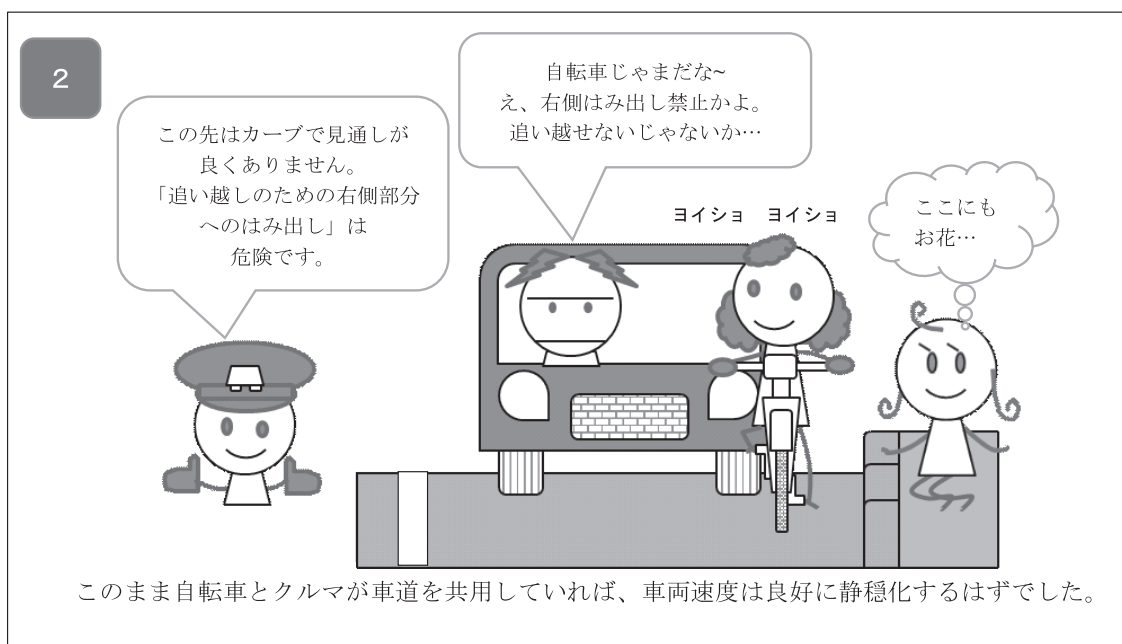
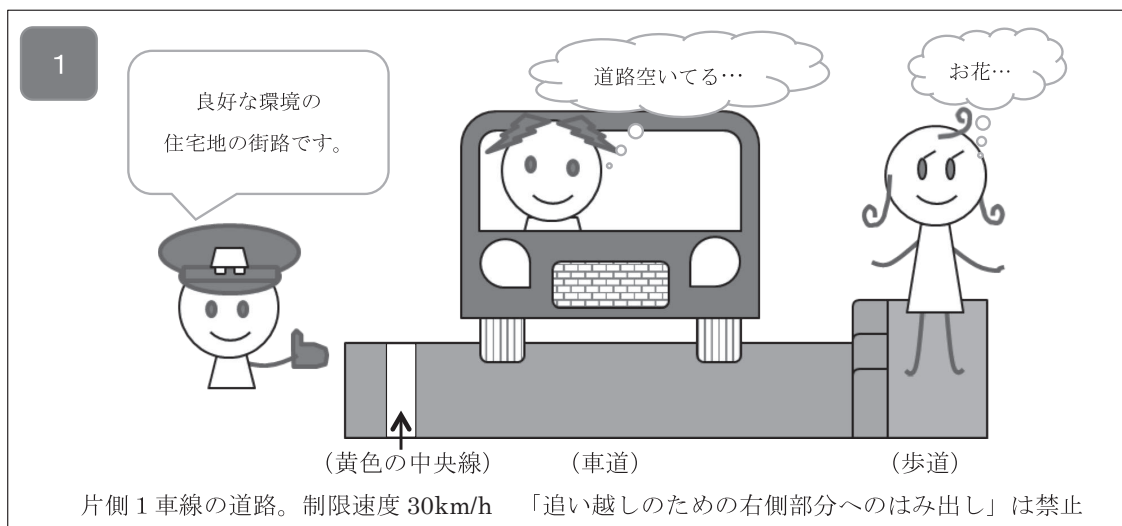
「自転車が通行することができる歩道」は右の標識で示されています。原則として歩道幅員3メートル以上が必要とされている(※)はずですが、身の回りには、この条件を満たさない「自転車通行可の歩道」が多数存在します。

(※2011年10月25日 警察庁交通局長通達)

これは、いったいどうしたことでしょう？

こんなマンガが思い浮かびました。

(東京都世田谷区在住)



3

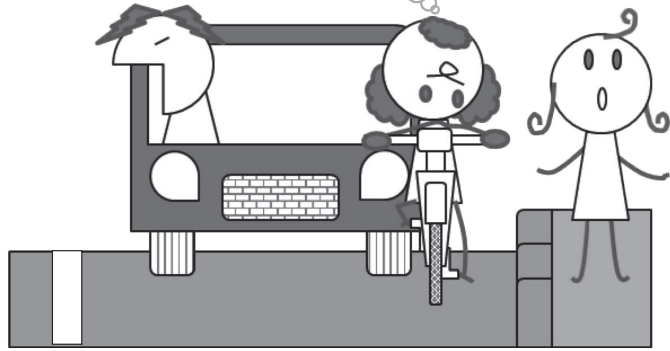
なんとかしろよ！

ハイでは、これで。

クルマがイライラして怖いわ...



あら？なに？



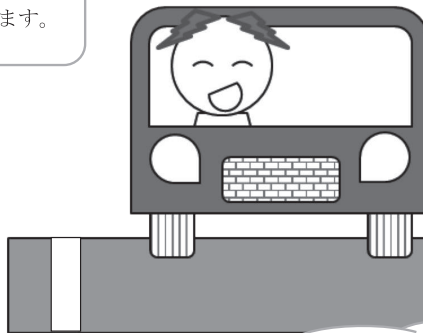
「自転車の歩道通行可」導入～！！

4

車道に自転車がなくなって
セイセイしたぜ。
速度メーターの誤差はおめこぼして
ことで、35km/h くらい出ちゃうかな〜♪

自転車も歩道を通行して
いいんだって。安心ね〜

円滑な交通のために
ご協力ありがとうございます。



ヤメテ...



自転車が怖い！
歩行者の道はどこへ行ったの？

こうして、クルマ社会の利便は確保されたのです。めでたし、めでたし。
(…って、ちょっと待て！ 何か間違ってるだろう？)

*写真はGoogleのストリートビューを使用しました。地図はGoogleマップを加工しました。

1 はじめに

歩道橋(以下、横断地下道も含みます)は実に非人間的です。

まず、歩行者のためではなく車のための施設であることを認識しなければなりません。それは「元気な歩行者以外のことは考えていない」ことから明らかです。

残念なことに障害者基本法と移動円滑化法では「不都合な人がいる場合にのみ」対応する様に求めている、ユニバーサル・デザインの考え方にはなっていません。

障害者権利条約ではさすがにその様にはなっていませんが、日本政府が人権関係条約などを都合良く解釈して是正勧告にも応じていないことを考えれば、条約に伴う法整備にも大きな期待はできません。

2 法と条約

障害者基本法では差別の禁止を規定していますが¹、対応しなければならないのは

- ・障害者が存在する。
- ・実施が過度の負担にならない。

場合に限定している様に見えます。

しかし道路は誰もが使うものですから「障害者が存在する」ことを証明することは無意味ですし、怪我をしたり病気で倒れたりすることもありますから存在しないことも証明できません。存在しないことが明らかな場合のみ対応しなくてもよい、とすべきです。当然ですが、少数者だからと無視するのであれば差別そのものです。

現状を当然と考えればユニバーサル・デザインに変更することが「過度の負担」に見えるかもしれませんが、本来は誰でも利用できるはずですから、現状が欠陥なのです。

移動円滑化法は交通バリアフリー法とハートビル法を合わせて強化したのですが、道路に

関しては条件を満たした場合だけしか適用されないのが、ユニバーサル・デザインとは程遠いものになっています^{2,3}。

市区町村が定めるバリアフリー基本構想には交通バリアフリー法に基づく旧制度と移動円滑化法に基づく新制度があり、旧制度では駅などの交通結節点を中心にしたものだったのに対し、新制度では線や面での指定になりますが、何れにしても重点整備地域に限定されます⁴。

米国のADA(Americans with Disabilities Act 障害を持つアメリカ人法)は公民権法の拡張(公民権法が有色人種⁵の社会参加を「法的に」保証したものであるのに対応して障害者の社会参加を法的に保証するもの)ですが、日本では段差の解消などと矮小化して解釈され、社会参加の保証がないがしろにされています。

ADAの対象者は高齢者を含む移動困難者全体を指します。狭義の障害者は少ないかもしれませんが、高齢になれば誰でも移動困難になる可能性があることから多くの支持を得て成立しました。当時の人口の2割が該当したということです。

障害者権利条約では、社会参加の重要項目として第9条第1項(a)で道路を挙げ、第20条で移動について述べています⁶。

具体的な法律は策定中の様ですが、各種の人権条約に対応する国内法が不十分であり、国内人権機関(政府から独立し、強制力を伴った人権委員会)設立と各条約の個人通報制度(裁判などの国内での手段を尽くしても解決できなかった場合に国際機関に訴えることができる)加盟が度重なる国際勧告にも拘わらず進んでいないことを考えると憂慮せざるをえません⁷。

外務省の担当者は各自自治体に資料を送っていますが、私が警察は障害者基本法も知らないと言ったら呆れていました。

3 歩道橋を容認する日本社会

長野県はパラリンピックを開催した唯一の県ですが、アスリートへの声援が障害者の社会参加への理解につながっていません⁸。

2020年に開催することになっている東京都では誘致の横断幕を歩道橋に掲げていたくらいですから期待できません。バリアフリー関連の整備は競技場と周辺だけになるということです。

10年以上前に東京都に問い合わせたところエレベーターの設置を進めているとのことだったのですが、約700の歩道橋に対して年間2か所でしたから江戸時代が終わってしまいます。渋谷駅前のエレベーターは長い間故障中でした。

障害者を支援している神奈川工科大学の小川喜道教授によればロンドンには歩道橋は無いそうです⁹。東京都福祉のまちづくり課の方によれば、歩道橋は無く、地下鉄の駅には階段昇降機（日本にもあります。係員が必要です）があるとのことでした。私はグーグルのストリートビューで探し回って1か所だけ見つけたのですが、その下に横断歩道がありました。

「バリ 歩道橋」で検索すると川を渡る歩行者専用の橋（東京だと隅田川の桜橋）しかヒットしませんでした。

パラリンピックに向けてロンドンとパリを調査した報告書では鉄道と道路について詳細に記述してありますが、立体横断施設が「存在しない」という指摘はありません¹⁰。

他の国でも歩道橋はあるかもしれませんが、日本の様に沢山はないだろうと思います。各国の路面電車紹介の番組¹¹では（横断地下道はともかく）歩道橋を見た覚えがありません。

スイスのチューリヒでは地下道を経由せずに中央駅に行けるように横断歩道ができました¹²。

4 歩道橋・横断地下道の技術基準

技術基準は1978年に定められたものが現在も使われています¹³。

歩行者、自転車を押す歩行者¹⁴、車いす、と分類されていますが、「元気な」歩行者しか通らないというのは誰が決めるのでしょうか？

車いす用の斜路の勾配は12%（6.8度）となっていますが、これでは急過ぎて利用できません。

電動車いすのテスト条件は18%（10度）です¹⁵。一方、移動円滑化法では5%（2.9度）（やむを得ない場合は8%（4.6度））としていますが¹⁶、昇りも降りもありますから利用者によってはこれでもきついかもかもしれません。「東京都福祉のまちづくり条例施設整備マニュアル」でも同様としています¹⁷。東京都では全ての道路に適用されますが（従って大半の歩道橋は既存不適格になる）、掲載されている写真で見るとスロープ区間が長いので疲れてしまうことも考えられますし、設置するためには歩道幅も必要で、スロープ区間には駐車場などの出入り口を作れませんから、基準を守る場所は限られそうです。

天候が悪い日や積雪も考えれば歩道橋は実用に耐えない代物なのです。

5 迂回について

階段を使えない人は歩行困難者なのでから延々と迂回させることは許されません。

交差点など歩道橋が設置されている場所に横断歩道を作れない場合に迂回させることができるのは最大50mが妥当だと思います。

50mなら迂回場所を知ることができます。買い物弱者の定義は「500m以内にスーパーが無い」ですから往復100mは限界です。

警察は危険だから横断歩道を作れないと主張するのですが、実際は歩行者を邪魔者とみなし、安全より渋滞が起きることが問題だと考えています¹⁸。また、歩行者の横断によって信号が変わることは渋滞の原因だとして問題にするのに、交差する道路の車の通行によるものについては「頻度に拘わらず」問題にしません。

しかし道路交通法には警察が見落としている条文があります¹⁹。頼まれたら警察官ならずとも横断させなければなりません、どの様にして車を止めるのかを尋ねると答えられません。

車の交通量が多い道路こそ危険を避けるために横断歩道を設置すべきであり、特に危険な交差点であれば歩車分離信号にすべきなのです。

6 改善に向けて

今後は高齢者が増えますし、(狭義の) 障害者の社会参加も当然のこととなります。

車社会である地方でも高齢化や生活苦によって車を運転できない人が増えます(注)。電動車いすで移動できるようになっていれば(写真: 歩道橋の下に横断歩道がある)手助け無しで買い物などに行けますが、現状では不可能です。なお、一般に歩行者が困る場所は自転車も困りますが、その点については別の機会に書くことにします。

(注)そもそも「車を運転できる」とは動かし方を知っているのではなく道路を通行できるということであり、それは道路交通法を守ることが大前提ですから、それほど多くないはずです。



歩道橋を大幅に減らそうという動きはなく、むしろ「歩道橋を作れば安全」という意識から抜け出せていない人が大多数です。特に「地域の声」は既成概念に捉われるので大きな問題です。

また、景観の点から電柱をなくす事業が進められていますが、推進する人たち(いわゆる有識者を含む)には歩道橋は目に入らないようです²⁰。

ユニバーサル・デザインのまちづくりのためには、

- 1) 問題個所のリストを作る。
 - 2) 優先度によってランク付ける。
 - 3) ランク毎に達成年数を決める。
- という作業が必要であり、そのことを広く訴える必要があります。

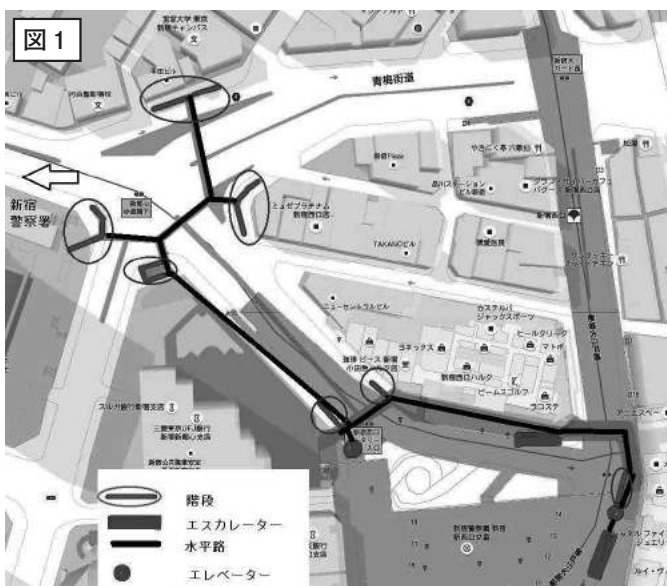
歩道橋をなくして世界に誇れる人権尊重の社会に。

7 具体例

東京でも地方でも車優先であることに変わりありませんが、後者では気付く人もほとんどいません。階段を使わずに渡る経路を探すスマホのアプリがあったとしても、大回りになるという現実を変えない限り役立たないのです。

(1) 乳母車は自転車横断帯を渡る

東京の天現寺橋交差点(外苑西通り: 明治通り)は歩道橋しかない(写真)ので乳母車の方は自転車横断帯を渡っています。交通違反をする人が悪いのでしょうか、違反せざるを得ない状況にしていることが問題なのでしょうか?



(2) 怪我すれば移動困難者になる

東京の新宿駅大ガードから新宿警察署までの青梅街道(都道)には歩道橋しかない交差点があります(図1)。

横断歩道の設置を何回か要請したのですが、ある時電話に出た警察官は怪我をして松葉杖で通った時期があって大変だったと言っていました。元気な人も怪我すればたちまち移動困難者になります。

この交差点については村田稔氏が20年以上前の著書で指摘されていて、青梅街道を渡るのに片道500m往復1kmになると嘆いています²¹。

なお並行する甲州街道(国道)には横断歩道があります。

(3) 向かい側までが遠い

長野県佐久市の交差点(図2)は横断歩道が1つだけ(図の①-④間)なので、国道を渡って向かい側に行く(①→②)ためには、図の点線のルートでは1000m迂回しなければなりませんし、国道沿いの往復(丸印)だと850mですが、どちらの横断歩道も見通せないで、この交差点に来た人が迂回路を知り、且つ、短い方を選択することは不可能です。

所轄警察署は「迂回路は自分で探せ」と言っています。横断歩道を設置できない理由は説明しません。

実は警察の図面には国道を渡る横断歩道(③-④間)が載っているらしいのですが何故か存在しません。

(4) 回り道を探せない

長野市には交差点から横断歩道までがとても遠い個所があります(図3)。交差点(X)からの距離は、1600m(A)、350m(B)、450m(C)、350m(D)で、迂回距離はその倍です。Bまでは登り坂で、高架の下なので横断できることが判りません。

対角地点へだと2つの合計になります。

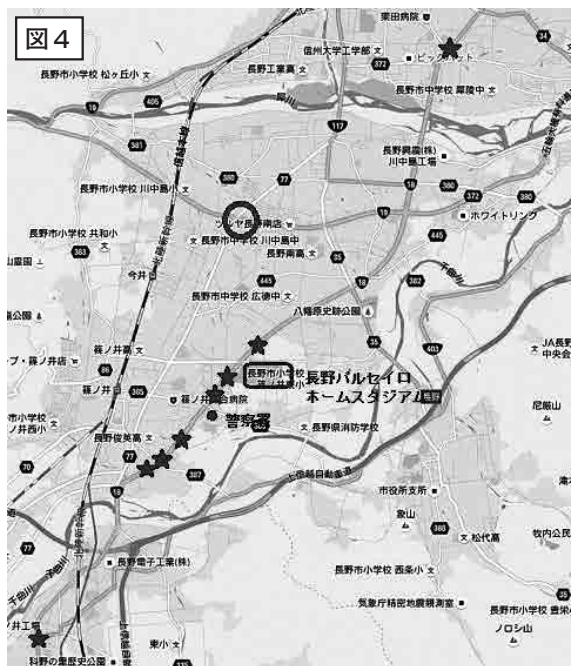
これだけ離れているとどちらに行けばよいか判断することは不可能です。

(5) 警察は言い訳の達人

前記(4)で驚いていたら、長野市内には横断できる地点が極めて少ない国道がありました(図4)。横断地下道は何か所もありますから横断の必要性は認めているのに階段を使えない人のことは考慮されていません。不思議なのは横断歩道の間隔が短い場所もあることです。

サッカー・長野パルセイロ(トップチーム:J3、レディース:なでしこリーグ2部)の本拠地には車いす対応席もありますが、道路がこれでは新スタジアムが泣くというものです。

間隔は地図の北から6600m、750m、350m、1500m、950m、100m、3600mです。最初と最後は千曲川を渡るのですが(どちらも堤防間は約500m)、それを考慮しても長過ぎます。



(注1)一番上の地点は横断歩道ではなく国道のオーバースタジアム
(注2)図の丸印は前記(4)の交差点

警察の説明は「地図を見れば横断歩道の位置は判る」「横断歩道以外を渡っても構わない」「車の切れ目が無いということはありません」というものです。警察官には階段を使えない人は歩行が不自由だということが理解できません。

横断歩道設置の基準はありませんが、横断歩道の設置は申請によるものではなく行政処分でもない行政手続法の対象外の様です²²。「公安委員会の承認を得ているので問題ない」と言うのですが、横断間隔が長いという情報は提供されていませんし、3人の公安委員は何れも企業のトップですから自ら調べることはありません²³。

都道府県警察(道府県警察本部、東京都は警視庁)は都道府県公安委員会の執行機関という位置付けであり、行政の介入を防ぐために独立委員会となっているのですから自ら問題点を是正しなければならないはずですが、その様な姿勢は見られません。

Plan Do Check Action は言葉すら知らないのですから世間から30年以上遅れています。

(6) 横断地下道は危険

横断地下道は見通しが悪いので別の危険があります。

長野県佐久市には子どもたちを守るために警察へのインタフォンが設置されている箇所がありますが、いざという場合に役立つのでしょうか？

県道(旧国道)が折れ曲がる交差点なので以前は左折・右折車が多くて巻き込まれる危険が高かったのだと思いますが、現在は並行してバイパス(現国道)と自動車専用道路ができたので減っているはずですし、むしろバイパスにつながるようになった市道(旧々国道)の方の車の交通量が増えたので、横断地下道を廃止して横断歩道にし、既存の3つの横断歩道と共に歩車分離信号に変えることを検討すべきではないかと思えます。

参考資料および注記

1 障害者基本法

(差別の禁止)

第四条 何人も、障害者に対して、障害を理由として、差別することその他の権利利益を侵害する行為をしてはならない。

2 社会的障壁の除去は、それを必要としている障害者が現に存し、かつ、その実施に伴う負担が過重でないときは、それを怠ることによって前項の規定に違反することとならないよう、その実施について必要かつ合理的な配慮がされなければならない。

3 【略】

2 高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律

(定義)

第二条 この法律において次の各号に掲げる用語の意義は、それぞれ当該各号に定めるところによる。

一 高齢者、障害者等

高齢者又は障害者で日常生活又は社会生活に身体の機能上の制限を受けるものその他日常生活又は社会生活に身体の機能上の制限を受ける者をいう。

二 移動等円滑化 高齢者、障害者等の移動又は施設の利用に係る身体の負担を軽減することにより、その移動上又は施設の利用上の利便性及び安全性を向上することをいう。

九 特定道路 移動等円滑化が特に必要なものとして政令で定める道路法による道路をいう。

【他項 略】

3 歩行空間のユニバーサルデザインの推進(担当:国土交通省道路局環境安全課)

<http://www.mlit.go.jp/road/road/traffic/bf/index.html>
(注:ここでは移動円滑化のことをバリアフリー法と呼んでいます。)

4 バリアフリー基本構想の説明(国土交通省)

http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/barrierfree/sosei_barrierfree_tk_000012.html

バリアフリー基本構想の制定一覧表(国土交通省)

<http://www.mlit.go.jp/common/001062200.pdf>

バリアフリー基本構想(警視庁)

<http://www.keishicho.metro.tokyo.jp/kotu/barrier/barrier01.htm>

「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」第2条第9号に規定する特定道路の指定に係る運用

方針及び指定すべき道路の区間について(国土交通省)
<http://www.mlit.go.jp/common/000026085.pdf>

5 日本人は差別を規定したジム・クロウ法の対象ですが、ある時期以降は南アフリカと同様に名誉白人だったと思われます。

6 障害者の権利に関する条約(略称:障害者権利条約)(外務省)

<http://www.mofa.go.jp/mofaj/gaiko/jinken/index-shogaisha.html>

条約文

http://www.mofa.go.jp/mofaj/fp/hr_ha/page22_000899.html

第九条 施設及びサービス等の利用の容易さ

1 締約国は、障害者が自立して生活し、及び生活のあらゆる側面に完全に参加することを可能にすることを目的として、障害者が、他の者との平等を基礎として、都市及び農村の双方において、物理的環境、輸送機関、情報通信(情報通信機器及び情報通信システムを含む。)並びに公衆に開放され、又は提供される他の施設及びサービスを利用する機会を有することを確保するための適当な措置をとる。この措置は、施設及びサービス等の利用の容易さに対する妨げ及び障壁を特定し、及び撤廃することを含むものとし、特に次の事項について適用する。

(a) 建物、道路、輸送機関その他の屋内及び屋外の施設(学校、住居、医療施設及び職場を含む。)

【以下略】

第十九条 自立した生活及び地域社会への包容

この条約の締約国は、全ての障害者が他の者と平等の選択の機会をもって地域社会で生活する平等の権利を有することを認めるものとし、障害者が、この権利を完全に享受し、並びに地域社会に完全に包容され、及び参加することを容易にするための効果的かつ適当な措置をとる。この措置には、次のことを確保することによるものを含む。

(a) 障害者が、他の者との平等を基礎として、居住地を選択し、及びどこで誰と生活するかを選択する機会を有すること並びに特定の生活施設で生活する義務を負わないこと。

(b) 【略】

(c) 一般住民向けの地域社会サービス及び施設が、障害者にとって他の者との平等を基礎として利用可能であり、かつ、障害者のニーズに対応していること。

第二十条 個人の移動を容易にすること

締約国は、障害者自身ができる限り自立して移動することを容易にすることを確保するための効果的な措置をとる。この措置には、次のことによるものを含む。

(a) 障害者自身が、自ら選択する方法で、自ら選択する時に、かつ、負担しやすい費用で移動することを容易にすること。

【以下略】

7 障害者権利条約の完全実施を求める宣言(日本弁護士連合会)

http://www.nichibenren.or.jp/activity/document/civil_liberties/year/2014/2014_1.html

障害者権利条約を考える(全国障害者問題研究会)

<http://www.nginet.or.jp/box/UN/UN.html>

8 国土交通省では歩道橋は減っているはずだと説明していますが、長野県ではバイパスなどでの新設によって全体としては増えています。

9 神奈川工科大学 ロボット・メカトロニクス学科
小川研究室

http://www.kait.jp/ug_gr/undergrad/creative/robotics/academic/ogawa.html

下記(自主運営サイト)にはロンドンの交通事情がバリアフリーを含めて紹介されていましたが、アクセスできなくなっているかもしれません。

<http://www.rm.kanagawa-it.ac.jp/~ogawa/>

<http://www.rm.kanagawa-it.ac.jp/~ogawa/ogawa-lab/UK1/inform1/inform1.htm>

10 「オリンピック・パラリンピック開催に向けた移動と交通に関する基礎調査報告書」

(交通エコロジー・モビリティ財団、2014年9月)

http://www.ecomo.or.jp/barrierfree/report/data/26_09_olypara.pdf

11 路面電車で行く世界各街停車の旅(BSフジ)

<http://www.bsfuji.tv/streetcar/index.html>

12 「人間の街:公共空間のデザイン」(ヤン・ゲール、鹿島出版会、2014年) p.141

13 立体横断施設技術基準および道路標識設置基準について(国土交通省)(2-7 昇降方式)

<http://www.mlit.go.jp/road/sign/kijyun/pdf/19780322rittaioudann.pdf>

14 道路交通法の歩行者の定義は次のようになっていすから、自転車だけではなく自動二輪も通行できなければならぬはずです。

道路交通法

(定義)

第二条

3 この法律の規定の適用については、次に掲げる者は、歩行者とする。

- 一 身体障害者用の車いす、歩行補助車等又は小児用の車を通行させている者
- 二 次条の大型自動二輪車若しくは普通自動二輪車、二輪の原動機付自転車又は二輪若しくは三輪の自転車(これらの車両で側車付きのもの及び他の車両を牽引しているものを除く。)を押して歩いている者

15 JIS T 9203 電動車いす P.6 表1 制動性能

<http://kikakurui.com/t9/T9203-2010-01.html>

電動車いすの安全対策について(経済産業省製品安全課)

<http://www.meti.go.jp/committee/materials2/downloadfiles/g80626a03j.pdf>

16 移動等円滑化のために必要な道路の構造に関する基準を定める省令

(傾斜路)

第十三条 移動等円滑化された立体横断施設に設ける傾斜路(その踊場を含む。以下同じ。)は、次に定める構造とするものとする。

二 縦断勾配は、五パーセント以下とすること。ただし、設置場所の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、八パーセント以下とすることができる。

十 高さが七十五センチメートルを超える傾斜路にあつては、高さ七十五センチメートル以内ごとに踏み幅一・五メートル以上の踊場を設けること。

【他号 略】

17 東京都福祉のまちづくり条例施設整備マニュアル

(東京都福祉保健局)道路編 p.267

<http://www.fukushihoken.metro.tokyo.jp/kiban/machizukuri/manu26/dourotou.html>

<http://www.fukushihoken.metro.tokyo.jp/kiban/machizukuri/manu26/dourotou.files/manu2014-14.pdf>

18 警察は安全が優先ではなく円滑との両立を考慮しなければならないと説明し、円滑を優先させます。

道路交通法

(目的)

第一条 この法律は、道路における危険を防止し、その他交通の安全と円滑を図り、及び道路の交通に起因する障害の防止に資することを目的とする。

19 道路交通法

(目が見えない者、幼児、高齢者等の保護)

第十四条

5 高齢の歩行者、身体の障害のある歩行者その他の歩行者でその通行に支障のあるものが道路を横断し、又は横断しようとしている場合において、当該歩行者から申出があつたときその他必要があると認められるときは、警察官等その他その場所に居合わせた者は、誘導、合図その他適当な措置をとることにより、当該歩行者が安全に道路を横断することができるように努めなければならない。

20 無電柱化の推進

<http://www.mlit.go.jp/road/road/traffic/chicyuka/index.html>

21 「車イスから見た街」(村田稔、岩波ジュニア新書238、1994年)p.120~124

22 行政手続法の概要 総務省

http://www.soumu.go.jp/main_sosiki/gyoukan/kanri/tetsuzukihou/gaiyou.html

23 公安委員会への苦情申出制度

「職員の態度が悪い」という形での苦情に限られ、仕事の内容に対しては対象外です。

<http://www.pref.nagano.lg.jp/koani/kujo/kujo.html>

警察法

(苦情の申出等)

第七十九条 都道府県警察の職員の職務執行について苦情がある者は、都道府県公安委員会に対し、国家公安委員会規則で定める手続に従い、文書により苦情の申出をすることができる。

2 都道府県公安委員会は、前項の申出があつたときは、法令又は条例の規定に基づきこれを誠実に処理し、処理の結果を文書により申出者に通知しなければならない。【以下略】

(長野県佐久市在住)



ミヤギノハギ
(会員K・Tさんの絵)

1. 運転者が正常であることが前提

クルマの三要素とは①走る②止まる③曲がる、だそうである。ところがクルマはその三要素を全て運転する人間に任せきっている。例えば①の「走る」を取ってみよう。加速するのも、速度を維持するのも、速度を下げることも人によって決められることだし、そのきっかけを決めるのも全て人の五感と判断に頼っている。そこがそもそも原始的であるとする由縁である。②の「止まる」だって、ブレーキを踏むのも人の五感と判断に頼っているし、停める場所を選ぶのも人の判断である。③の「曲がる」に関しては、これこそが鉄道にないクルマだけに与えられた特徴だと言うが、逆に言えば直進する進路を維持するのにも間断ない人間の周囲認識、判断と操作に頼っているわけで、考えてみれば極めて煩わしいもので不安定なものである。まして曲がる場所、きっかけ、曲がる曲率を判断してハンドル操作するのも同じように人の五感と判断に頼っている、となれば、この面について言えば自転車と機能に全く変わりはない。ところがクルマには人の普通の生活には不要と思われるほどの途方もないパワーと重量が与えられている。メーカーはクルマの原始的な本質には目をつぶって、性能向上競争に明け暮れてきた。例えば、たった一人一人を運送するために馬200頭分ものパワーと180km/hに達する俊足を与えたのである。そしてメーカーと行政はこの三要素の利用を全て運転者の責任として、その誤判断、誤操作は全て運転者が責めを負う、という極めて都合のよいロジックを組み立てて、クルマの普及に邁進してきた。そこが鉄道、航空機、船舶などと全く異なるところである。

鉄道の場合、車両が進路を逸脱することはその構造から言って原理的に考えにくい。ところがクルマの場合は直進することすら訓練が要る。教習所の実技教習で最初に直進の仕方から教わるのがその良い証拠である。またそれは運転者の認識、判断、操作に強く依存している。実際

運転してみると分かるが、目を離す、またはハンドルから手を離すとすぐ進路を逸脱しそうになる。また、鉄道の場合、踏切を除き人が線路内に立ち入ることは禁止されているが、我が国の道路は基本的に人との混在が前提になっており、進路逸脱はたちまち重大事故につながる。このことだけでもクルマの運転者の意識が正常な状態にない場合は大変な危険が伴う事は明白である。正常でない場合の例としては、意識を失っている、居眠りをしている、酔っ払っているなどが考えられる。それなのにクルマにはそれらの事象に対する安全装置すら全く備わっていない。鉄道について言えば地下鉄では古くからデッドマン装置という運転中ハンドルから手を離すとブレーキの掛かる装置や、旧国鉄系ではEB装置と呼ばれる、1分間ごとにある決められた操作をしないと自動でブレーキのかかる装置が先頭車両に取り付けられ、今に至っている。勿論これだけで全ての安全が保証されるわけではないが、進路逸脱の考えられない鉄道よりずっと進路維持が難しいはずのクルマに、全くこのような装置の取り付け義務がないことに疑問を呈さざるを得ない。関越自動車道の悲惨なバスの事故も居眠り運転が原因だった。鉄道と違って運転者が健常かどうかの判断を装置にさせることに技術的なハードルは高いが、技術はどんどん進んでおり、行政が強い意志を持って義務化するという姿勢を見せて欲しいものだ。

2. 見落とし、誤認、誤操作は人間の天分なのだが

進路が決められている鉄道では、信号は絶対に守らねばならないものである。複線区間では赤信号の先には別の列車がいることを意味し、無視してそのまま進行すれば確実に追突事故に至る。また、単線区間の場合、赤信号を無視して進行すれば、正面衝突という大惨事を引き起こす可能性が高い。このように絶対に信号の見落としがあってはならない鉄道では、昔からいろいろな対策が取られてきた。ATSといわれる装

置がその代表である。この装置は赤信号を無視して進行しようとするとき非常にブレーキがかかるというものであり、見落とし、誤認と誤操作を防ぐためのものである。そしてそれは全ての先頭車両に備えられている。つまり人というものは間違いを起こすものだということを長い事故の歴史の中で学んできているのである。翻ってクルマではどうであろうか。今まで信号の見落としに対しては全く対策が取られてこなかった。全て人の認識、判断、操作に押しつけて、ドライバーの責任としてきた。まさにクルマは原始的な道具そのものと言えよう。

ところで、最近流行の衝突回避装置であるが、この装置は全く目的が違う。システムとして事故を防ごうというのではなく、最後の最後の局面で事故を回避するか、または被害を軽減するものである。だから青信号を信じて速度を落とさず横から交差点に進入してくるクルマ、同じく横断する人に対してはこの装置はほぼ無力と言ってよいだろう。だからシステムとして、赤信号の見落としを防がなければならないのである。この信号見落とし対策は、ITS等の研究の中で進められている。各交差点に接近したクルマに赤信号を通信し、車内で警告するのである。そしてドライバーがブレーキを踏まなかった場合は自動でブレーキを掛けるところまで行けば万全である。このシステムの実現は間近と思うが、行政に今ひとつ緊迫感が見られない。悲惨な事故を防ぐために、早急にこのシステム装置の実用化と義務化をすべきと思う。

3. 運転者のモラルと自制心だけが頼り

クルマの運転は、認識、判断、操作が基本だと習ったが、それを超える重要な心的な要素がある。それは何かをしようとする意志である。クルマの基本機能、走る、止まる、曲がる、すべてこの意志がなければ成り立たない。クルマはじっと停まっているだけである。クルマが動き出すにも止まるにも曲がるにも、その意志が運転者になければならない。ところがこの意志の発揮に対して何の制限もないところにクルマが原始的な道具であるというもう一つ大きな理由がある。一般に何かの行為には、必ず制約とか

制限があるものだが、クルマの場合それを守ることは全て運転者のモラルと自制心にまかされているのである。悪い言い方をすれば、自分に危害が及ばなければ何をやっても構わない、つまり何でもできるのである。その一例として速度の問題を取り上げてみたい。例えば、このスピードでこのカーブを進路逸脱せず、転倒せずに曲がれるかどうかの判断は運転者にまかされている。クルマメーカーは高速で安全にカーブが曲がれるということを競って自慢しており、運転者は自分の選んだ速度で走ればいい、制限速度を守らなくとも転倒はしないという神話が出来上がっている。運転者はそれを信じて制限速度を守らない。これが鉄道だったらどうなるか、あの福知山線の事故では制限速度をオーバーしてカーブに突っ込んだために脱線転覆し大惨事を起こしたのである。制限速度を守らないということは事故に直結するのである。そのために、以前より新幹線、山手線の先頭車両にはATCという装置が取り付けられており、制限速度をオーバーするとブレーキが自動で掛かるようになっている。列車の運転というものは斯くもストイックなものである。その厳しい制約を守りながら制限速度ギリギリで運転できる卓越した運転手の技量により新幹線はあの正確な運行時間を維持しているのである。大問題となった福知山線でもあの事故の後ATCに準ずるATS-Pという装置が取り付けられた。翻ってクルマの方はどうなっているだろうか。驚くなかれ、全くそういった装置は取り付けられていない。運転者に全ておまかせなのである。例えカーブを曲がれなくて転倒してもメーカーが責任を取ってくれるわけではない。これはおかしい。速度を制限する装置をクルマに装備させるべきである。まして、歩行者自転車混在の道路であれば安全に止まれる速度に自動的に速度制限させる事は当然である。鉄道と比較してあまりにクルマが原始的な構造のまま発達してきたことに呆れるほかはない。行政は最近の研究成果を生かし早急に装置の義務づけを図るべきだと思う。

4. 鉄道との進歩の差は歴然

ここまでの説明で、軌道という進路が決めら

れている鉄道には何重もの保安装置が備わっているのに、進路でさえ運転者が間断なく認識、判断、操作を続けなければ維持することもできないクルマの方に保安装置が全く組み込まれてこなかったという、そんなクルマの原始的なところが良くお分かりになったと思う。ところが、気に入らないことにクルマは、運転者の意志次第でどんな運転でもできてしまうことを、逆にその魅力として普及してきた背景がある。この考え方は非常に危険である。人というものは絶対に完全ではない。どんなに自信があっても必ず何時かは誤りを起こすものである。その危険性を知りつつ、発明以来100年間何も手を打たずに発達してきたクルマという道具はつくづく原始的な道具だと思ふのである。こんな原始的な道具が人の沢山いる街中を勝手に走り回ることを、何時までも認めてはならない。我々は道路で共

存する原始的な道具であるクルマが、原始的なままで良いというメーカーなどの手前勝手な常識から脱皮し、一日でも早く鉄道並みの保安レベルになるまで要求し続けなければならないと思う。(了)

* * *

本稿は当会有志運営のブログ「脱クルマフォーラム」(<http://toinaosu.seesaa.net/>)に発表した記事に追記訂正を加え再編集したものです。「脱クルマフォーラム」は複数の有志会員がハンドルネーム(ペンネーム)で投稿しているブログです。閲覧はどなたでも自由ですが、投稿されたい方は登録が必要です。世話人の富田悦哉さん(会報80号発送時に同封の名簿参照)にお申し込みください。もしくは会の有志メンバーリストでお問合せください。



ブットリア
(会員K・Tさんの絵)

■『寝台列車復活論—寝台夜行列車の存続・活性化に向けての提言』

堀内重人 著

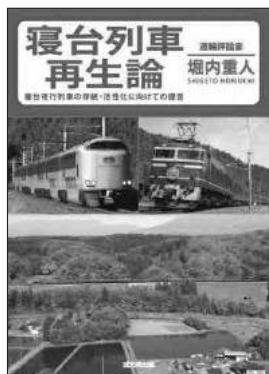
戎光祥出版

2015年7月刊

A5版240ページ

ISBN 978-4-86403-152-3

販売価格(税込)1944 円



今年4月の本会総会で講演をしていただいた(会報80号7ページ参照)運輸評論家の堀内重人さん(本会新会員)が、新刊を出されました。以下、堀内さんによる要旨の解説と本の目次のご紹介です。

(要旨)

本書では、まず、寝台夜行列車が衰退する大きな原因となった国鉄分割民営化の弊害から述べる。次に、JR化後に整備された新幹線では赤字必至の並行在来線を切り離してもよくなったため、これが「トワイライトエクスプレス」を廃止に追い込んだという制度上の問題点について触れる。そして、今後の寝台夜行列車が直面する北海道新幹線の新函館開業などで生じる変化を予想すると同時に、寝台特急「北斗星」「カシオペア」の必要性を説く。さらに「ななつ星in九州」などの超豪華クルージング列車は、本当に利益が出るのかどうか、検証する。そのうえで、寝台夜行列車の存続・活性化に向けた提言を行いたい。

(目次)

1. 「あけぼの」「トワイライトエクスプレス」を廃止に導いた要因

(1)夜行列車が衰退する背景

- 1) 国鉄分割民営化の弊害
- 2) 規制緩和がもたらした寝台列車衰微(高速バスの台頭と学ぶ点)
- 3) 相次ぐ車両老朽化を原因とする寝台列車廃止(存続が難しくなった分水嶺)
- 4) 非正規雇用の増加による所得の低下を要因とする夜行列車の利用低迷

(2)秋田県および沿線自治体の考え

- 1) JR東日本に陳情を行った背景
- 2) 「あけぼの」を取り巻く環境と利用状況
- 3) 「トワイライトエクスプレス」の廃止の要因となった北陸本線の金沢～直江津間の第三セクター化

2. 臨時列車化された「北斗星」と去就が注目される「カシオペア」

(1)北海道新幹線の新函館開業

- 1) 津軽海峡線の昇圧
- 2) 貨物列車の運行
- 3) 定期列車時代の「北斗星」の状況と「カシオペア」の現状

(2)並行在来線問題

- 1) 木古内～五稜郭間の第三セクター化
- 2) IRいしかわ鉄道、愛の風とやま鉄道、えちごトキメキ鉄道
- 3) IGRいわて銀河鉄道
- 4) 青い森鉄道

(3)沿線自治体の存続に向けた陳情

- 1) 北海道・青森県・岩手県の動き
- 2) 寝台夜行列車存続・活性化にむけたシンポジウム開催の必要性

3. 安定した人気の「サンライズ瀬戸・出雲」

(1)運転を開始した背景

- 1) 個室寝台中心のサービスは正解か?
- 2) 出雲大社への訪問客に人気

(2)今後、改善すべき点

- 1) 車両設備
- 2) 供食体制の充実

(3)利益率を高めるために

- 1) 増備されない理由

2) 昼間の間合い運用

3) オリジナルグッズの販売

4. 各社が導入する超豪華クルージング列車

(1) 「ななつ星in九州」導入の背景

1) JR九州を取り巻く環境

2) 列車の特徴とサービス

(2) 「ななつ星in九州」の可能性

1) 採算制

2) 将来展望

(3) JR東日本・JR西日本の超豪華クルージングトレイン構想

1) 導入する背景

2) ハイブリッド方式の採用

3) 採算性を含めた将来展望

4) 寝台夜行列車へのフィードバック

5. 寝台夜行列車を存続させる必要性

(1) 観光立国構想

1) 「観光」の概念と戦後の日本の観光

2) 観光立国構想が生まれた背景

3) インバウンド観光の課題

(2) 交通政策基本法の成立

1) 交通政策基本法が成立した背景

2) 交通政策基本法における観光および寝台夜行列車の位置付け

3) 今後、実施すべき外国人を対象とした寝台夜行サービス

6. 国鉄分割民営化制度の再設計

(1) 上下分離経営の導入とオープンアクセス

1) 上下分離経営とは

2) 上下分離経営の種類

(2) オープンアクセスの概要と諸外国の国鉄改革

1) EUのオープンアクセス

2) ドイツの国鉄改革

3) オーストラリアの国鉄改革

4) 国鉄分割民営化の手直し(JR夜行の参入)

(3) 並行在来線の活性化と線路使用料の決め方

1) 寝台夜行列車復活・再生の必要性

2) 「カシオペア」「サンライズ瀬戸・出雲」を活性化させるには

3) 線路使用料の決め方

4) JR夜行の線路使用料を決めるには

5) 並行在来線の今後のあり方

7. 今後、寝台夜行列車が活路を見出す領域と

営業施策

(1) 寝台夜行列車が活路を見出す領域

1) 他の輸送モードと差別化できる領域に絞る

2) 座席夜行列車は、高速バスに対する競争力がないのか

(2) 車両構造

1) ダブルデッカー構造の採用

2) A個室寝台の比率を高くする

(3) 料金・営業施策

1) 弾力的な料金設定

2) 他の輸送モードと差別化する

3) 販売方法の工夫

(4) 評価基準の変更と存続に向けた施策

1) 近鉄「しまかぜ」から学ぶべき点

2) JR貨物から機関車をリースする

3) 新幹線夜行列車の可能性

4) 寝台夜行列車の未来予想図

おわりに

*

*

*

■ 『地域再生の戦略 — 「交通まちづくり」というアプローチ』

宇都宮 浄人 著

筑摩書房(ちくま新書)

2015年6月刊

定価：本体760円＋税

ISBN 978-4-480-06832-3



「交通政策基本法」が2013年11月27日に成立し、同年12月4日に公布・施行された。この法律はかつて民主・社民両党が共同提出した「交通基本法」案の流れを汲むもので、10年あまりの歳月を費やし、自公政権に戻った2013年末に成立した。これを受けて2015年2月に初めての「交通政策基本計画」が策定された。

公共交通には移動の利便を提供するだけに留

まらない様々な社会的便益をもたらすことが指摘されているが、残念ながら日本ではこれまでクルマ利用を促進する道路整備が推し進められる一方、公共交通は民間任せが続き、一部大都市圏を除き衰退の一途を辿っていた。

こうした情勢の中で、公共交通、とりわけ鉄道や路線バスを見直そうという動きが、まずは市民主体で起こっていた。1986年には交通を権利として捉える研究者により「交通権学会」が立ち上がった。各地では地域に特化した活動を行う団体が立ち上がるとともに、2003年12月には全国26団体が参加して「全国・路面電車ネットワーク」が発足した。

こうした市民・地域の声を受けて、国もようやく動き始めるが、これまで交通サービスは民間が担うのが当然という意識の中で、行政機関に担当部署が存在しない、交通を扱える人材が不在といった問題もあった。近年は国や自治体の雰囲気も変わりつつあるが、本法の成立により、公共交通ネットワークの維持発展が正式に行政機関の仕事になった。

前置きが長くなったが、本書では「交通政策基本法」の成立前後の公共交通が置かれた状況を紹介しながら、これまであまり認識されてこなかった公共交通がもたらす社会的便益を明らかにするなど、公共交通ネットワークの維持発展を後押しする内容が詰まっている。

まずは公共交通衰退の状況を、数字を示しながら紹介するとともに、モータリゼーションやそれに伴う都市構造の変化などの原因、そして現場で何が起きているのかを、水戸市などの具体例を挙げながら検討してゆく。

次に、国鉄の分割民営化や規制緩和、一方で公共交通が「社会的インフラ」として認知され始めた経緯を踏まえ、「基本法」成立までの政策的な取り組みを紹介する。

本書は「交通まちづくり」を副題にも掲げているが、この言葉を提唱した太田勝敏氏によると、従来の交通計画が大規模インフラ整備を主軸に据えてきたことに対し、「市民参加型の新しい計画アプローチ」であると位置づけられている。具体的な内容は本書を一読いただきたいが、実際にいくつかの公共交通機関は市民団体の活躍により存続しているし、「交通政策基本法」が超党派で理解を得て成立した背景にも、市民団体による勉強会の開催やロビー活動などがあった。著者の宇都宮浄人氏も、その市民側で活躍された一人だが、こうした市民側の取り組みがあって成立した法律であることも特徴的だ。

さらに本書では、「交通まちづくり」の具体的な取り組み事例として、富山市や宇都宮市、新潟市、四日市市、および京都丹後鉄道の取り組みを紹介している。また、海外からはドイツやフランスの先進事例を紹介し、自家用車利用との折り合いの付け方を模索している。

最後に公共交通がもたらす社会的便益に立ち返り、「ソーシャル・キャピタル」の重要性を解き、従来の費用便益分析では過小評価されている公共交通の価値を見直すとともに、これまでの「部分最適」化された考え方から、社会や地球規模の環境・エネルギー問題も視野に入れた「全体最適」の考え方に改めること、そのために政策を統合していくことを提案している。

本書は公共交通の見直し、過度なクルマ依存からの脱却など、当会が目指す方向と合致する政策が現場で、国でどう動いてきたかを要約した1冊になっている。手に取りやすい新書で提供されているので、交通政策を考える方にはぜひ一読いただきたい。

(井坂洋士・地域活動連絡係)

最近とんでもない事件が発生してしまった。北海道砂川市で、猛スピードで暴走してきた2台のクルマに軽ワゴン車が衝突され、4人の方が亡くなり1人重体となったという悲惨な事件だ。この顛末は本文に前田敏章さんが詳しく書いておられるので、ここで詳しく言及することはしないが、余りにもひどい事件で、交通事故と言うより無差別殺人事件といった方が適切かと思う。運転していた容疑者は2人とも自動車運転死傷行為処罰法の危険運転致死傷罪で起訴されたと後日報道されている。今回の事件を見聞きして、危惧していたクルマという機械の持つ魔性が牙を剥いたなという感を強くした。

クルマに乗ってハンドルを握ると不思議なことに誰しもがスピードを出してみたいという思いに駆られる。いかにもスピードの出そうな格好の良いボディに刺激されるからか、それとも自分は無限の運動能力を持ったのだと錯覚するからか分からないが、とにかくスピードを出したくなるのである。これがクルマの持つ魔性である。ところが恐ろしいことにその願望は、法を守るという自制心さえ無くしてしまえばいとも簡単に達成できるのである。制限速度を守っているのは運転者の自制心で、自制心のない人間や、或いは違反するつもりで運転した場合は、どんな無法なスピードでも簡単にだすところ、そこにクルマという機械の本質的な問題点がある。

クルマという機械は“免許を得た健常者が自制心を持って誤りなく運転する”という極めて楽観的な前提を人々が黙認させられたうえで、いつの間にか人々の生活の中に定着してきた。この前提は極めて重要で、裏返せばこれを守れば運転して良いという許可条件でもある。これが守られなかったがために悲惨な事故が起きてしまった例は数限りなくある。従って、この許可条件を意識して無視する運転者の行為は犯意があったと見なされても仕方がないであろう。

犯意があったと見なされても仕方がない行為

の例がある。それが飲酒運転である。飲酒は人の感覚、精神状態を著しく障害し、運転動作を誤らせる。酒を飲んでしまうと誰しも自制心を失ってしまい言動が荒くなることが多い。気が大きくなると言われる酩酊の状態がそれである。この状態でハンドルを握ると、自制心が失われているので法を犯して走ってしまう可能性が大きくなる。結果、普段からスピードを出したいという願望の強いドライバーはスピードを出したくなる。クルマはドライバーの自制心が働かなくなった状態では何の制約も無く猛スピードの出せる機械と化す。クルマが魔性の牙を剥く瞬間である。

クルマは一面では便利な移動器具かも知れないが、一方では健常者が自制心を持って誤りなく運転することだけをあてにした極めて危うい機械であり、誰にとっても一歩間違えば殺人凶器となりうる魔性の機械でもある。ところが道路交通法はその精神が善意の人間が他者と事故を起こさないために守るべき約束事として作られている。従って、刑罰の範囲はあくまでも犯した違反に対しての罰であってそれ以上のものではない。ひき逃げといわれる行為などは軽い罰だったのがその好例であり、犯意のある人間が居ることを想定していなかったのである。しかし、その施行後50余年、交通事故被害者遺族の長期にわたる粘り強い活動の成果で、運転者は必ずしも善意の人間ばかりではなく、犯意を持った運転者が居ることがやっと公に認められ、刑法で危険運転致死傷罪が成立した。その後さらにその適用範囲を広げた自動車運転死傷行為処罰法に結実したのはご承知の通りである。これらのことは凶悪な交通犯罪を抑止する一定の効果を上げつつあると思っていた。その矢先に今回の事件である。厳罰化も無力だったかと失望の念を感じずには居られない。クルマはやはり魔性の機械なのである。現在のクルマの機構のままでは人が運転している限り事故はなくなると痛感した今回の事件であった。

長野善光寺、御開帳大法要中の境内に始まり、旭川ではJR宗谷線の高架橋、姫路では山陽新幹線の架線上、さらには首相官邸と、小型無人航空機、ドローンの落下事故・事件が相継いだ。

官邸の屋上に着地していたということもあってか、航空法改正や飛行規制法案など、対策のための法整備は意外なほど迅速だ。

小型無人航空機、ドローンは、中国製の最も安価なものでは、カメラ付きで6000円弱で買ってしまうという手軽さもある。急速に普及しつつある。

確かに、人間が容易に近づくことが出来ない場所での写真撮影や計測、あるいは軽量なもの運搬など、小型無人航空機が開く利用の可能性はまだまだ広がっていきそうである。高層建築の壁面劣化の点検のためなどにもドローンが使われるようになるかも知れない。

しかし一方、利用の拡大とともに、操縦不能による落下、建物への衝突、航空機やヘリコプターとの衝突事故なども起きてくるだろうし、テロから麻薬の運搬、覗きまで、ありとあらゆる犯罪への悪用も増えてくるであろう。

利便性追求の裏で、無関係の人にリスクを負わせるというのは交通事故と同じ構図だ。交通安全のための規制がいくらあっても、実際のところ交通事故は一定の頻度で起こり続けている。意図的に法を無視する者は絶えないし、不注意による事故は防ぎきれない。ドローンが引き起こす災厄も、いかなる規制にもかかわらず、普及の度合いに比例して増え続けるであろう。

上空からの危険は、まったく別の形でも存在する。

今年、二月に札幌で、老朽化した看板が15メートルも落下して、通行人が意識不明となる大怪我を負った。

五月には大阪市西成区で五階建てマンションの外壁が崩れ、隣家を直撃した。幸い怪我人はなかったようだが、過去には外壁の崩落による死亡事故も起きている。

やはり五月、神戸市の第二神明道路からコンクリート片が児童公園に落下した。ここでも人には当たることなく済んだ。

六月には東京都中央区で16歳の少年が、高層マンション上階から、2リットルの水入りペットボトルを投げ落とし、通行人に怪我をさせて逮捕された。

このような問題が頻繁に起きてくるのは、道は広く、建物は高くという都市計画の方向性の持つ盲点である。都市空間が上に向かって建て詰まってくると、地球の引力の働きによる事故が増えてくるのは当然である。

千葉県市川市本八幡では千葉街道の真横に、歩道にぎりぎり接するような近さで高層マンションが建っている。開発優先で、人々の安全は全く軽視されていると言う他ない。高層建築物は潜在的に大きな危険を作り出すのであるから、十分に広い敷地を持つところ以外で建設が許されていいはずがない。

全国に空家問題が広がりつつある。危険で解体する必要が生じてても、所有者が資金難などで自分で解体できず、自治体が税金を使って代行することさえある。今後、高層マンションでも同様の事態が発生してくるであろう。高層であるがゆえに通常二階建ての民家とは解体費用も危険性も比較にならず、行政は財政上余裕がなくとも、最優先で取り組まざるを得なくなるであろう。

この七月には東京都調布市で、調布飛行場から飛び立ったばかりの小型航空機が民家に墜落する事故を起こした。ここにも確率は高くはないのかも知れないが、リスクを負わされる周辺住民がいる。航空機よりも更に、ヘリコプターの墜落事故は世界各地で頻繁に起こっていて、市街地上空の飛行には何らかの制約があっただけでいいはずである。

『上を向いて歩こう』は、今では都市を歩く人に対する警告の歌となりつつある。

2015年度会費の振込みをお願いします。 当会運営のため、複数口の会費をお願いします。

会員の皆様、会費の振り込みやご寄付をいただきありがとうございます。

ラベルシールの宛て名の上部に「14年度会費払込済」「15年度会費払込済」と記載しています。それぞれ、2014年度、2015年度までの会費を払い込んでいただいたことを表しています。

2015年4月1日から2015年7月21日までの会費・寄付払込者は98個人・団体です。

年間の会費は、個人が一口2000円、団体が5000円です。

当会は、皆様の会費・寄付で運営されています。

ぜひとも、2015年度の会費を振り込みいただき、継続して会員になっていただくようお願いいたします。また、**複数口の会費**をよろしく願います。

会費や名簿管理の件でお問い合わせがあれば、青木(会報80号に同封の名簿参照)までご連絡ください。

地方支部と、地域活動連絡系の制度について

- 地方支部**…会則に規定はなく、ある程度の範囲でまとまって集まったり活動したりするのに便利であれば、設立してもよいと思われます。世話人にご提案ください。
- 地域活動連絡系**…会則に規定はなく、「世話人ほどではないが軽く会の運営に関わりたい」「会の動きを知りたい」「地元での活動を広く知ってもらい、地域での活動を活性化したい」等と思う方々が担ってくださっています(2000年度から設置)。世話人・地域活動連絡系のメーリングリストで情報交換を行うことができます。条件は、年度初めの会報に同封する名簿に連絡先を公開していただくことで、会の顔のひとり、という立場にもなります。希望される方は世話人にご連絡ください。

■「クルマ社会を問い直す」原稿募集のご案内

- 次号発行予定：2015年12月下旬
- 原稿締切り：10月31日(締切り厳守をお願いします)
- 送付先：足立礼子(会報80号に同封の名簿参照)
- 募集内容：
 - ※クルマ社会の問題に関連したものに限りです。
 - ・投稿(意見や情報、活動紹介や提案、会や会報へのご意見など)。字数はおよそ3000字以内。超える場合はご相談ください。短文でもどうぞ。投稿は1つの号につき一人1点までとします。
 - ・公的機関等に出された意見書など
 - ・写真(解説つきで)やイラスト
 - ・おススメの本や場所など
 - ・会・会員に関連する報道や投稿記事(新聞、雑誌等)
 - ・調査研究等の長文もご紹介いたします。ご相談ください。
- ★原稿についてのお願ひ
 - ・お名前・住所・電話やFax番号を明記してください。
 - ・パソコン入力可能な方は、電子メールにファイル添付してお送りくださると助かります。
 - ・手書きの場合、原稿用紙に楷書で読み取りやすい濃さでお書きください。
 - ・タイトルを必ずつけてください。文が長い場合、小見出しをつけると読みやすくなります。会報係への字数調整や内容整理の依頼はご遠慮ください。
 - ・写真や図表にはその説明文を入れ、略語や難解な単語、専門用語には説明を添えてください。
 - ・原稿は事情のある場合以外は返却いたしません。
 - ※原稿執筆者による校正は、編集作業の手間軽減と時間短縮のため、原則として行いません。商業出版でない我々の会報は、完成原稿を出していただくことを原則とします。ただし、論文などで特に正確さを必要とする場合、長文で誤字等が発生しやすい場合などは著者校正の機会を設けます。なお、原稿で明らかな誤字脱字や不適切な表現があると会報担当者が判断した場合は、著作者にお断りすることなく修正させていただくことがありますのでご承知おきください。
 - ※会報は現在当会のホームページ<http://toinaosu.org>でそのままpdfファイルにて全面的に公開しています。原稿をお寄せくださる方は、その点をご承知おきください。また、匿名を希望される方はあらかじめお知らせください。

案内板

■ 世界道路交通犠牲者の日の集い

★世界道路交通犠牲者の日 北海道フォーラム 2015 「交通死傷ゼロへの提言」 《11/15(日)》

日時 2015年11月15日(日)13:30~16:00
会場 「かでる2・7」(北2西7)520研修室(札幌市中央区北2条西7丁目)
主催 北海道交通事故被害者の会

WHO(世界保健機関)が提唱した「世界道路交通犠牲者の日」(11月第3日曜)に連帯し開催します。

①ゼロへの願い(被害者の声)

②ゼロへの提言

(小佐井良太愛媛大学准教授の基調講演~「飲酒運転死傷ゼロに向けて、条例制定の意義と課題」(仮題))

③ゼロへの誓い

の3部構成です。

(入場無料)

■ 東京ミーティング ご案内

~ご参加ください~

《10/31(土)、11/28(土)、12/26(土)》

時間 13:00~16:00 (予定)

場所 千代田図書館 研修室 (予定)

<http://www.library.chiyoda.tokyo.jp/facilities/chiyoda/>

千代田区役所の9Fです。東京メトロ東西線・半蔵門線・都営新宿線「九段下」駅下車4番または6番出口から徒歩5分。

内容 ・情報交流 ・活動交流 ・意見交流

※上記の時間・場所は予定です。beyond_car、

tram、kurumaのいずれかのメーリングリストへの参加者へは、会場が確定次第、メーリングリストで広報いたします。それ以外の方で、参加希望者は杉田に時間・場所確認のための電話をください。

問い合わせ 杉田正明 050-7534-1203

■ 問い直す会有志メーリングリストのご案内

有志メーリングリスト管理人 杉田正明

クルマ社会を問い直す会には会員有志参加のメーリングリストがあります。会員相互の情報交流、意見交流を目的としています。2015年8月1日現在で参加者は90人です。

参加希望者は、管理人杉田sugita@kstnk.sakura.ne.jpまでメールをください(非会員は参加できません)。

なお、すでに登録されている方でメールアドレスを変更された場合は、速やかに変更アドレスをご連絡下さい。ご連絡がない場合、メーリングリスト登録から削除することになります。

■ ブログとFacebookのご案内

有志会員がブログ「脱クルマフォーラム」

<http://toinaosu.seesaa.net/>

Facebookページ「クルマ社会を問い直す会」

<https://www.facebook.com/toinaosu>

を開設しています。ぜひご覧ください。

投稿のご参加も歓迎いたします。投稿された方は登録が必要ですので、世話人の富田悦哉(会報80号に同封の名簿参照)にお申し込みください。

★「原稿募集のご案内」は27ページに掲載しました。

版下作成：梅沢博 印刷・製本：日本グラフ 力丸芳文